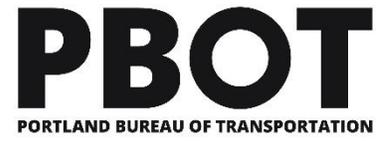


BORRADOR

**Actualización del plan
de transición de los derechos
de vía pública según el Título II
de la ADA**

Departamento de Transporte de Portland
Ciudad de Portland

BORRADOR
Agosto de 2020



Esta página se dejó en blanco a propósito.

ÍNDICE

1. Introducción e información general	3
1.1 Metas y objetivos.....	4
1.2 Compromiso con la equidad	5
1.3 Historia y trabajos de la ciudad de Portland en relación con el Título II de la ADA.....	7
1.4 Discapacidad en Portland.....	9
2. Requisitos legales.....	10
2.1. Federal	10
2.2. Estatal.....	11
2.3. Ciudad	11
3. Identificación de obstáculos.....	13
3.1 Autoevaluación del PBOT.....	13
3.2 Rampas de acera.....	13
3.3 Señalizaciones para peatones	14
3.4 Aceras	14
3.5 Estacionamiento	15
3.6 Paradas de transporte público	16
4. Métodos para quitar obstáculos	18
4. Mejoras estructurales, alteraciones, mantenimiento y solicitudes de la comunidad.....	18
4.2 Trabajo de otros en el derecho de paso de la ciudad	19
4.3 Solicitud de rampas de acera	19
4.4 Solicitudes, inquietudes y quejas de la comunidad en cuanto a la ADA ...	20
4.5 Excepciones de la ADA	21
4.6 Accesibilidad del sitio web	22
4.7 Normas y especificaciones de diseño.....	23
4.8 Revisión de políticas, prácticas y procedimientos	23
4.9 Capacitación	23
5. Otros programas y planes que mejoran la accesibilidad	25

5.1 Plan de transición y suplementos del Título II de la ADA de la ciudad de Portland.....	25
5.2 Plan PedPDX.....	26
5.3 Programa de calles del vecindario.....	27
5.4 Programa de ciclismo adaptativo	27
5.5 Calles compartidas.....	29
5.6 PDX WAV	29
5.7 Rutas seguras a las escuelas.....	30
5.8 Transportation Wallet (Cartera de Transporte).....	30
6. Prioridades y financiación	31
6.1 Criterios de priorización.....	31
6.2 Financiación.....	33
7. Difusión y compromiso público.....	35
7.1 Eventos públicos	35
7.2 Comentarios del público	35
7.3 Partes interesadas	35
8. Cronograma para la eliminación de obstáculos.....	37
8.1 Cronograma inicial para la eliminación de obstáculos.....	37
8.2 Actualizaciones del plan de transición	39
9. Persona responsable del Plan de transición.....	40
10. Glosario de términos y acrónimos.....	41
11. Recursos	44
11.1 Ciudad de Portland (como una organización):	44
11.2 Recursos del área de Portland:	45
11.3 Recursos de Oregon	46
11.4 Recursos federales.....	46
12. Apéndices	47
12.1 Directiva del ingeniero de la ciudad sobre inviabilidad técnica	48
12.2 Política de excepciones de inviabilidad técnica e importancia histórica de la ciudad de Portland.....	50

12.3 Lista de partes interesadas en la participación pública del plan de transición según la ADA 52



1. INTRODUCCIÓN E INFORMACIÓN GENERAL

La Ciudad de Portland (la Ciudad) y el Departamento de Transporte de Portland (PBOT) se comprometen a proporcionar servicios accesibles a la comunidad. Las necesidades de las personas con discapacidades son una consideración primordial en las mejoras al derecho de vía y los servicios del PBOT.

Declaración de la misión del PBOT

El Departamento de Transporte es un socio comunitario en la creación de una ciudad habitable. Planificamos, construimos, administramos y mantenemos un sistema de transporte efectivo y seguro que brinda acceso y movilidad a las personas y empresas. “Nosotros mantenemos a Portland en movimiento.”

Los valores del PBOT son seguridad, innovación, equidad, apertura, respeto e inclusión. La Actualización del plan de transición de los derechos de vía pública según el Título II de la ADA del PBOT (Plan de transición) reemplaza el plan de 1996 y cumple con los requisitos establecidos en el Título II de la Ley Sobre Estadounidenses con Discapacidades (ADA). La ADA establece que una entidad pública deberá modificar razonablemente sus programas, políticas, prácticas, procedimientos e infraestructura para evitar la discriminación contra las personas con discapacidades.

Todos los planes de transición deben incluir lo siguiente:

- Identificar obstrucciones en los derechos de vía pública que crean obstáculos para las personas con discapacidades.
- Identificar los límites para el acceso completo al programa, incluida la revisión de políticas, prácticas y procedimientos que limitan el acceso completo.
- Describir los métodos para eliminar los obstáculos identificados y crear accesibilidad, incluida la fijación de prioridades y la financiación.

- Crear un cronograma para eliminar los obstáculos en cuanto al derecho de vía pública y los obstáculos a otros programas.
- Proporcionar y permitir la revisión pública y comentar sobre el plan de transición.
- Identificar y poner a disposición del público la persona responsable de la implementación del plan de transición.
- Establecer y mantener un procedimiento público efectivo de quejas y/o reclamos.

El Plan de transición proporcionará un marco para la mejora continua del Derecho de vía pública (PROW, según sus siglas en inglés) y los programas del PBOT para personas con discapacidades relacionados. Este es un documento vivo, destinado a actualizarse regularmente a medida que se eliminan los obstáculos y la Ciudad y el PBOT emprenden nuevos planes y cambios.

1.1 Metas y objetivos

Los tres objetivos principales del Plan Estratégico de 2019-2022 del PBOT son:

- 1) seguridad
- 2) mover personas y bienes, y
- 3) gestión de activos.

El objetivo principal del Plan de transición actualizado del PBOT es proporcionar acceso completo al programa a las personas con discapacidades. Los objetivos del Plan Estratégico están incluidos en este objetivo del Plan de Transición. Un sistema de transporte totalmente accesible es uno que es seguro, que permite que todas las personas se muevan a través de él, y que se crea y mantiene adecuadamente. Este Plan de transición proporciona información específica al PBOT sobre el PROW y los obstáculos del programa, e identifica los pasos para eliminarlas.

A través de la autoevaluación durante el proceso, el PBOT revisa sus programas, servicios y actividades que se ofrecen al público, incluida una revisión de las políticas y procedimientos que los influyen y mantienen. La autoevaluación ayudará al PBOT a proporcionar esos servicios a personas con discapacidades e identificar brechas.

El Plan de transición se basa en el trabajo de autoevaluación e identifica obstáculos físicos en el PROW, proporciona los métodos para eliminar dichos obstáculos y desarrolla un cronograma para la eliminación.

El Plan de transición también identifica a la persona dentro del PBOT que es responsable del Plan de transición, lo cual incluye mantener, implementar y actualizar el plan, además de actuar como el punto de contacto con el público y como recurso para el personal interno del departamento.

Finalmente, el Plan de transición proporciona información sobre los trabajos del PBOT para aceptar y abordar las quejas de la comunidad con respecto a las inquietudes o quejas relacionadas con la ADA.

1.2 Compromiso con la equidad

La ciudad de Portland se compromete a aumentar la diversidad, promover la equidad y fomentar la inclusión en todo lo que hacemos. La equidad, según lo definido por el Plan de Portland en 2012, es cuando todos tienen acceso a las oportunidades necesarias para satisfacer sus necesidades esenciales, mejorar su bienestar y alcanzar su máximo potencial. Tenemos un destino compartido como individuos dentro de una comunidad y como comunidades dentro de la sociedad. Todas las comunidades necesitan la capacidad de dar forma a su propio presente y futuro. La equidad es tanto el medio para crear comunidades saludables como un fin que nos beneficia a todos. En pocas palabras: la equidad se logra cuando la identidad de uno no puede predecir el resultado.

Además, en 2015, la ciudad de Portland adoptó los siguientes objetivos y estrategias de equidad racial en toda la ciudad:

Objetivos de equidad racial en toda la ciudad.

1. Terminaremos con las disparidades raciales dentro del gobierno de la ciudad, para que haya equidad en la contratación y los ascensos, mayores oportunidades en la contratación y servicios equitativos para todos los residentes.
2. Fortaleceremos el alcance, la participación pública y el acceso a los servicios de la Ciudad para comunidades de color y comunidades de inmigrantes y refugiados, y apoyaremos o cambiaremos los servicios existentes utilizando las mejores prácticas de equidad racial.
3. Colaboraremos con comunidades e instituciones para eliminar la

inequidad racial en todas las áreas del gobierno, incluida la educación, la justicia penal, la justicia ambiental, la salud, la vivienda, el transporte y el éxito económico.

Estrategias de equidad en toda la ciudad

1. Usar un marco de equidad racial
2. Desarrollar capacidad organizativa
3. Implementar una lente de equidad racial
4. Estar basado en los datos
5. Asociarse con otras instituciones y comunidades.
6. Operar con urgencia y responsabilidad

Las decisiones de planificación del transporte a menudo tienen un impacto significativo en la equidad y, por lo tanto, las preocupaciones de equidad son primordiales en el trabajo del PBOT. En el PBOT, hemos tomado varias medidas para hacer avanzar estos objetivos y estrategias de equidad, que incluyen:

- Establecimiento del Programa de Equidad e Inclusión en la Oficina del Director y creación de varios cargos en toda la organización cuyo único propósito es conducir la implementación de los objetivos y estrategias de equidad, incluido un cargo de Coordinador de Transición de Derecho de Vía según la ADA
- Desarrollo de un Plan de Equidad Racial de cinco años e integración de un enfoque de Justicia en el Transporte dentro del Plan Estratégico de tres años de la organización.
- Incorporación de puntos de datos específicos de equidad para evaluar las deficiencias en el sistema de transporte de Portland, priorizar inversiones en proyectos de capital y seguridad; fortalecer las alianzas comunitarias, y evaluar los resultados del programa y los servicios.

La discapacidad es un enfoque prominente dentro de nuestro trabajo de equidad e inclusión, pero este Plan de transición actualizado según la ADA actualizará nuestro plan de trabajo de acceso a discapacitados en toda la organización.

1.3 Historia y trabajos de la ciudad de Portland en relación con el Título II de la ADA

5 de febrero de 1992. El Concejo Municipal adoptó por unanimidad la Resolución 34945, que afirmó que todos los programas, servicios y actividades provistos por la Ciudad son accesibles para personas con discapacidades. La resolución afirmó que las personas con discapacidades no deben ser discriminadas cuando buscan empleo en la Ciudad.

5 de mayo de 1993. El Concejo Municipal adoptó la Resolución 35135, que afirmó la política de proporcionar acceso a los programas, actividades y servicios de la Ciudad al aprobar un Plan de Transición.

4 de octubre de 1996. La ciudad de Portland actualizó su Plan de Transición según la ADA.

17 de octubre de 2001. El Consejo de la Ciudad adoptó la resolución 36035, que estableció los Principios Rectores del Desarrollo de la Diversidad/Acción Afirmativa de la Ciudad y el Plan de Desarrollo Estratégico. El Plan de Desarrollo Estratégico requería un Comité Coordinador de la ADA para establecer un comité de toda la ciudad que coordinara la iniciativa y capacitación de la ADA. Actualmente, el Coordinador de Políticas de Título II de la ADA administra un grupo de representantes de Título II de la ADA en toda la ciudad.

25 de mayo de 2006. El alcalde en ese momento, Tom Potter, redactó una carta a todos los Directores de Departamentos en la que describía una Política de accesibilidad al programa para garantizar el cumplimiento del Título II de la ADA y proporcionar un sistema para implementar las adaptaciones solicitadas por personas con discapacidades.

19 de junio de 2013. La ciudad de Portland adoptó el plan Título VI de Derechos Civiles con el compromiso de garantizar que los programas, servicios y actividades de la Ciudad sean accesibles para todas las personas.

Julio de 2014. El Programa de Derechos Civiles Título VI y ADA Título II se transfiere al Departamento de Equidad y Derechos Humanos.

Noviembre de 2014. El Ayuntamiento aceptó la Actualización del Plan de Transición según el Título II de la ADA de la ciudad de Portland. Este plan de

transición cubría todas las instalaciones en posesión de, y administradas u operadas por, la ciudad de Portland.

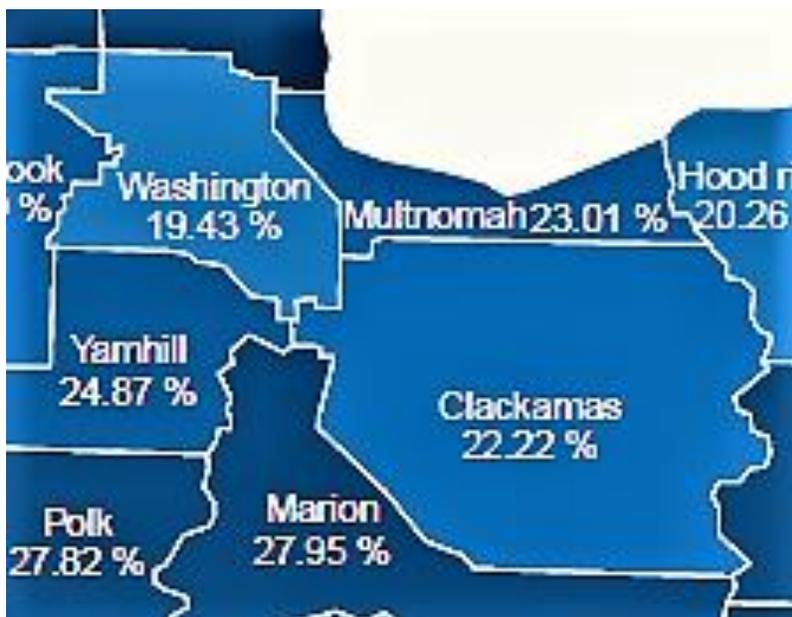
Agosto de 2015. Parques y Recreación de Portland completó su Enmienda al Plan de Transición según la ADA de la Ciudad de Portland.

Febrero de 2016. El PBOT completó un Informe de trabajo estratégico del Plan de transición de la ADA para el PROW.

1.4 Discapacidad en Portland

Según datos del Sistema de Vigilancia de Factores de Riesgo del Comportamiento (BRFSS, según sus siglas en inglés), el 23% de las personas que viven en el Condado de Multnomah tienen una discapacidad. En el condado de Clackamas, el 22% de las personas tiene una discapacidad y en el condado de Washington, el 19%.

Este mapa de los datos del Sistema de Vigilancia de Factores de Riesgo del Comportamiento (BRFSS) 2013-2015 compilado por la Universidad de Ciencias y Salud de Oregon (OHSU) muestra estadísticas por condado.



Según los datos de la estimación de 5 años del Estudio sobre la Comunidad Estadounidense (ACS, según sus siglas en inglés) 2013-2018, el porcentaje de la población que informa tener una discapacidad aumenta con la edad. Los tipos de discapacidad incluyen movilidad, audición, visión, cognitiva, autocuidado y vida independiente. De los habitantes de Portland entre 5 y 17 años, el 6.3% tiene una discapacidad. Los habitantes de Portland de 75 años de edad y mayores reportan una tasa de discapacidad del 53.5%.



2. REQUISITOS LEGALES

Los requisitos legales a nivel federal, estatal y local identifican que las políticas, las prácticas, los procedimientos, las prioridades y las estrategias de financiación están alineadas con las regulaciones. El PBOT sigue estos requisitos legales en sus planes, programas, políticas, prácticas y actividades.

2.1. Federal

La Sección 504 de la Ley de Rehabilitación de 1973 [29 U.S.C. 794] prohíbe la discriminación contra las personas con discapacidades en cualquier programa o actividad que reciba asistencia financiera federal. El Título II de la Ley Sobre Estadounidenses con Discapacidades (ADA) de 1990 se aprobó para prohibir la discriminación y garantizar la igualdad de oportunidades para las personas con discapacidades en el empleo, los servicios gubernamentales estatales y locales, las instalaciones comerciales, el transporte y los espacios públicos y privados que están abiertos al público. El Título II de la ADA extiende la prohibición de discriminación a todas las entidades gubernamentales estatales y locales, y asegura que las personas con discapacidades no sean excluidas de la participación o los beneficios de los servicios, programas o actividades de la entidad.

La Junta de Acceso de EE. UU. desarrolló las Pautas de Accesibilidad de la Ley Sobre Estadounidenses con Discapacidades (ADAAG) en 1991 y las actualizó en 2004. Tanto el Departamento de Justicia de los Estados Unidos (US DOJ) como el Departamento de Transporte de los Estados Unidos (US DOT) tienen estándares de la ADA desarrollados a partir de la ADAAG que se aplican a elementos relacionados con sus responsabilidades específicas. Los estándares de la ADA del US DOT se aplican específicamente a las instalaciones de transporte público. Los estándares de la ADA del US DOJ se aplican a todas las instalaciones excepto las instalaciones de transporte público. En 2005, la Junta de Acceso de EE. UU. desarrolló las Directrices de Accesibilidad del Derecho de Vía Pública (PROWAG, Borrador del plan de transición

según sus siglas en inglés). Posteriormente se actualizaron en 2011 y 2013, pero aún no se han adoptado oficialmente. PROWAG es la guía principal utilizada para la accesibilidad en relación con las instalaciones de transporte.

2.2. Estatal

La ley aplicable de Oregon se encuentra en el Capítulo 267 de los Estatutos Revisados de Oregon, Distritos de transporte, Capítulo 447, Estándares y especificaciones para el acceso de personas con discapacidades (secciones 447.210 a 447.310).

2.3. Ciudad

De conformidad con el Título II de la ADA, la política de la ciudad de Portland es que ninguna persona será excluida de la participación, se le negarán los beneficios o será objeto de discriminación en cualquier programa, servicio o actividad de la Ciudad por motivo de su discapacidad. Para ayudar a garantizar el acceso a los programas, servicios y actividades de la Ciudad, la ciudad de Portland razonablemente ofrece adaptaciones para personas con discapacidades.

Políticas de la ciudad y del PBOT

Se identifica la política de señalización peatonal audible en 3.2 a continuación

ADM-18.02 - Procedimientos de quejas de derechos civiles Título VI

ADM-18.20 - Procedimientos de quejas de la ADA Título II

HRAR-2.01 Acción afirmativa de igualdad de oportunidades de empleo (EEO)

HRAR-2.02 Prohibición contra el acoso, la discriminación y las represalias en el lugar de trabajo

HRAR-2.06 Adaptación razonable para personas con discapacidades Título I

HRAR-3.01 Procesos de reclutamiento

Política 1.09 Política de información Título II y Título VI

Política 1.10 Información confidencial y delicada del personal

Políticas del plan integral 2035:

9.9 Sistema de transporte accesible y para todas las edades

9.19 Seguridad peatonal y accesibilidad

9.21 Sistema de bicicletas accesible

9.25 Equidad en el transporte público

Decreto de Consentimiento del Centro de Educación y Cumplimiento de los Derechos Civiles

En el verano de 2016, el Centro de Educación y Cumplimiento de los Derechos Civiles (CREEC) notificó a la Ciudad que carecía de rampas adecuadas en el derecho de vía peatonal que cumplieran con las leyes federales aplicables de derechos de discapacitados. Esta notificación de una intención de demandar se hizo en nombre de tres Demandantes nombrados y una clase de individuos con discapacidades de movilidad en situación similar que son residentes o visitantes de la ciudad de Portland, incluidos, entre otros, aquellos que usan una silla de ruedas, scooter u otros dispositivos de asistencia (colectivamente, la "Clase de la demanda").

En el otoño de 2016, la Ciudad llegó a un Acuerdo negociado con los demandantes y abogados para que la Clase de la demanda coopere para resolver las acusaciones y mejorar el acceso al derecho de vía peatonal de la Ciudad.

Se puede acceder al Decreto de Consentimiento de este acuerdo en el siguiente enlace. Los elementos principales son:

- La ciudad realizará un estudio de todas las esquinas de la ciudad en los segmentos de calles con aceras (vías peatonales) para identificar e inventariar todas las rampas de acera en toda la ciudad. Se usarán los resultados de este inventario para identificar dónde se necesitan las rampas de acera y qué rampas de acera requieren arreglos para estar en cumplimiento con la ADA.
- La Ciudad instalará o reparará (corregirá) 1,500 rampas de acera durante doce años, a partir del 1 de julio de 2018.
- Las rampas de acera serán remediadas a través de proyectos existentes que las activan y según las prioridades identificadas por el gobierno federal.
- El Programa de rampas de acera por solicitud de la ciudad también identificará las rampas de acera que se corregirán.
- Una actualización del Plan de Transición PBOT PROW dentro de los tres años de la fecha de vigencia del Decreto de Consentimiento; para septiembre de 2021.
- Divulgación intensiva a la Clase de la demanda, así como a cualquier otro usuario del sistema de transporte que quisiera comentar sobre el acuerdo.

[Decreto de Consentimiento](#)



3. IDENTIFICACIÓN DE OBSTÁCULOS

3.1 Autoevaluación del PBOT

Una de las obligaciones bajo el Título II de la ADA era un estudio de autoevaluación, el cual se administró a los gerentes y al personal del PBOT cuyo trabajo regularmente involucra la comunicación pública, participación pública o prestación de servicios a miembros del público. El PBOT continuará evaluando sus operaciones y haciendo los ajustes apropiados para proporcionar accesibilidad total. Las respuestas del estudio identificaron que los programas y empleados del PBOT generalmente conocen los requisitos de la ADA. Las respuestas también indicaron que puede haber vacíos en las políticas y prácticas de programas específicos en términos de cómo los empleados se comunican y prestan servicios a las personas con discapacidades. Se hicieron recomendaciones, las cuales se están implementando en varias áreas. Como se señaló anteriormente, el PBOT continuará autoevaluando y haciendo los ajustes necesarios.

3.2 Rampas de acera

Como parte del Decreto de Consentimiento, se le solicitó a la Ciudad que realizara un estudio de todas las esquinas de las calles propiedad de la Ciudad en segmentos de calles con vías peatonales para identificar el número y los tipos de rampas de acera en cada esquina, así como las rampas de acera y los descansos de rampa asociados que faltaban o que no cumplen los requisitos. El estudio recogió datos en ubicaciones que tenían rampas de acera y en ubicaciones a las que les faltaban las rampas de acera. Donde estaban presentes las rampas de acera, el estudio identificó el tipo, la posición, las pendientes y las medidas de cada rampa de acera. La información detallada de la recolección está disponible en el Decreto de Consentimiento, Sección V., Párrafo B., subsección 2., c. i. - xv.

Los resultados del estudio y todos los datos recopilados se registrarán electrónicamente en la base de datos SIG de la Ciudad.

3.3 Señalizaciones para peatones

Las señalizaciones para peatones son una parte importante del sistema de transporte del PBOT. Las señalizaciones para peatones pueden ser automáticas o activadas. Las señales automáticas para peatones se sincronizan con la señal de tráfico vehicular para identificar cuándo un peatón debe caminar o esperar. Las señales de peatones activadas se activan cuando un peatón presiona un botón para indicar que desea que la señal cambie a "caminar" para que puedan cruzar. Algunas de estas ubicaciones de botones peatonales también son audibles. Se pueden solicitar nuevas señales peatonales audibles. El personal de la ciudad y un especialista en movilidad de la Comisión para Ciegos de Oregon, consultarán con la persona que hace el pedido para comprender sus necesidades peatonales. La política de la Ciudad para evaluar estas solicitudes identifica que:

- La intersección debe estar señalizada.
- La ubicación se evaluará por seguridad, nivel de ruido y aceptación del vecindario.

Los detalles completos de la política y el proceso se pueden ver en este enlace: [Señalizaciones peatonales audibles | Señales | La ciudad de Portland, Oregon](#)

El PBOT agrega y mejora señales de peatones mediante proyectos, incluida la instalación de señales audibles en proyectos de actualización o cuando se agrega una señal. Cuando se agregan o modifican señales, se recopilarán datos para identificar si las señales son audibles y cumplen con los requisitos.

3.4 Aceras

El acceso peatonal a través de aceras en conformidad con los requisitos y libres de obstrucciones, es una parte importante de un sistema de transporte accesible. Según el código de la Ciudad, los propietarios, incluidos los propietarios de viviendas, empresas, escuelas, otras instituciones grandes y asociaciones de propietarios, son responsables de construir, mantener y reparar las aceras que lindan con sus propiedades. Tradicionalmente, el requisito de construir aceras donde faltan o son deficientes se activa cuando ocurren proyectos de desarrollo o reurbanización. Sin embargo, los estatutos y el código de la Ciudad también le

otorgan a la Ciudad la autoridad de exigir la construcción y el mantenimiento de las aceras fuera del proceso de urbanización.

En respuesta a las quejas, los inspectores del PBOT evalúan las aceras y notifican al propietario de las reparaciones necesarias. En caso de que el propietario no realice las reparaciones oportunas, el PBOT contrata a un contratista privado para que realice las reparaciones y le factura los costos al propietario. Actualmente hay una opción para que los propietarios financien el costo de las reparaciones completadas por la Ciudad. Se está evaluando la posibilidad de desarrollar un programa proactivo de inspección de aceras. Los detalles del programa actual de aceras se pueden encontrar en este enlace:

[Programa de mantenimiento de aceras](#)

Si bien la construcción y el mantenimiento de las aceras sigue siendo una obligación privada, el PBOT invierte en la construcción de aceras, particularmente en calles concurridas que son deficientes y podrían servir a una gran cantidad de peatones. Las aceras también se construyen a través de proyectos de capital y proyectos de desarrollo privado del PBOT.

PedPDX es el Plan Peatonal Maestro del PBOT. La estrategia 8 de PedPDX (Construir y mantener aceras sin obstrucciones) identifica 14 acciones para apoyar un sistema de aceras totalmente accesible, incluida la evaluación de un programa proactivo de inspección de aceras. Los detalles de estos elementos de acción están disponibles en este enlace:

[Plan PedPDX Ciudad de Portland](#)

Para el ciclo presupuestario 2020-2021 se propone la financiación de un estudio del inventario y la condición de las aceras a lo largo de edificios y propiedades que pertenecen a la ciudad o son operadas por la misma: [Plan del sistema de transporte \(Transportation System Plan, TSP\) | Ciudad de Portland, Oregon](#)

3.5 Estacionamiento

Estacionamiento accesible en el derecho de vía pública

En todo Portland hay espacios de estacionamiento accesibles designados en las calles de la ciudad. Para aumentar la accesibilidad del estacionamiento a corto plazo, la Ciudad adoptó nuevas políticas para las personas que usan placas de estacionamiento para personas discapacitadas emitidas por el estado. El programa extiende los tiempos de los parquímetros para las personas que poseen placas de estacionamiento para discapacitados y agrega espacios de

estacionamiento reservados para las personas que poseen estas placas, incluidos algunos específicamente para los titulares de placas para sillas de ruedas.

El PBOT considera las solicitudes de propietarios para un espacio de estacionamiento accesible en el sistema frente a su propiedad. Como parte de la implementación del Plan de transición se desarrollará un proceso o política más específico relacionado con estas solicitudes.

Puede encontrar un mapa de estacionamiento accesible en el derecho de vía pública y en los estacionamientos de propiedad de la ciudad en este enlace: [Mapa de estacionamientos accesibles](#)

Estructuras de estacionamiento

El PBOT posee y opera instalaciones de estacionamiento estructurado en Portland, principalmente en el centro de la ciudad. Estas instalaciones de estacionamiento están sujetas al Título II de la ADA y deben incluirse en un plan de transición; sin embargo, este plan de transición se centra en el derecho de vía pública. En octubre de 2014, el PBOT completó un plan de transición para sus edificios, incluidas las estructuras de estacionamiento. Se incluyeron los obstáculos, inventarios y los métodos para eliminarlos en las estructuras de estacionamiento del PBOT en las secciones 3.3 y 4.1 de la Actualización del Plan de Transición según el Título II de la ADA de la ciudad de Portland.

Sitio web: [Plan de transición según el Título II de la ADA de la ciudad de Portland](#)

3.6 Paradas de transporte público

En las calles de la ciudad hay paradas de transporte público para autobuses, Max y el tranvía de Portland, administradas por el PBOT. Si bien las paradas de transporte público están en el PROW, son responsabilidad del proveedor de transporte público. Para los autobuses y el Max, estas paradas de transporte público son responsabilidad de Tri-Met. Como propietario y operador del tranvía de Portland, el PBOT es responsable de esas ubicaciones. Los servicios y las condiciones en las paradas de transporte público varían según los parámetros de refugio, acceso, aceras y señalización relacionada. Cuando sea necesario mejorar la accesibilidad en las paradas de autobús y Max, el PBOT trabajará con Tri-Met para identificar cualquier modificación requerida en el PROW. Las modificaciones de accesibilidad necesarias en las estaciones de tranvía de Portland se identificarán e incluirán en el cronograma de modificación del Plan de transición.



Personas en sillas de ruedas esperan para abordar el tranvía de Portland.

Hay un inventario de las estaciones de tranvías de Portland en el Plan de Gestión de Activos de Transporte Público de Tranvía de Portland (TAM, por sus siglas en inglés). La evaluación de la condición se actualiza anualmente. Hay 66 estaciones abiertas y 2 estaciones adicionales que se encuentran en plazas públicas, que no son de PROW.



4. MÉTODOS PARA QUITAR OBSTÁCULOS

4. Mejoras estructurales, alteraciones, mantenimiento y solicitudes de la comunidad

El PBOT utiliza varios métodos para instalar y reparar rampas de acera, señales para peatones, aceras y otros elementos de transporte accesibles.

- **Los proyectos de mejoras estructurales** incluyen nuevas construcciones y proyectos de mejoras planificadas. Estos proyectos pueden requerir agregar, reemplazar o actualizar elementos accesibles en el PROW.
- **Alteraciones** en el PROW incluyen proyectos de repavimentación y cualquier otro trabajo que pueda requerir la instalación y reparación de elementos accesibles.
- Es posible que el trabajo de **mantenimiento** en el PROW también pueda requerir trabajo para reparar o reemplazar elementos accesibles no existentes o que no cumplen los requisitos. En relación con las rampas de acera, el plan de trabajo de Mantenimiento y Operaciones del PBOT incluye una meta de 700 a 1000 rampas de acera anuales. El compromiso de 700 a 1000 se reafirma en el Plan de gestión del sistema de aceras de 2004.
- **Las solicitudes de la comunidad** consisten en oportunidades específicamente identificadas en la Sección 4.4 a continuación y, a menudo, resultan en reparaciones para que los elementos de transporte accesibles cumplan con la ADA.

4.2 Trabajo de otros en el derecho de paso de la ciudad

El Departamento de Servicios de Desarrollo (BDS) de la ciudad de Portland proporciona permisos para desarrollos tales como edificios residenciales, de oficinas, industriales y comerciales, y viviendas, lo que puede activar mejoras públicas. Las mejoras públicas pueden incluir elementos de accesibilidad como aceras, rampas y señales. Se requiere que, en la medida de lo posible, estos comités de permisos realicen las mejoras al estándar de accesibilidad total.

4.3 Solicitud de rampas de acera

En 1997, se desarrolló el Programa de solicitud de rampas de acera de la ADA para responder a las solicitudes de los miembros de la comunidad para construir rampas de acera en las calles de toda la ciudad. Reconstruir e instalar nuevas esquinas para proporcionar rampas de acera a pedido, es una forma en que la Ciudad brinda acceso a personas con movilidad limitada o que usan sillas de ruedas u otros dispositivos de movilidad.

Los sitios solicitados se evalúan en el orden recibido y se priorizan de acuerdo con estas pautas:

- Las solicitudes hechas por o para el beneficio de personas con discapacidades.
- Solicitudes en ubicaciones que parecen peligrosas o que causan una condición peligrosa para las personas con discapacidades.
- Ubicaciones con muchos accidentes peatonales sin rampas de acera o con rampas que no cumplen con los requisitos.
- Áreas de mucho uso peatonal.
- Ubicaciones con mayor concentración de personas con discapacidades.
- Ubicaciones que llenan los vacíos en la red peatonal para llegar a destinos clave.

Para obtener más información sobre este programa, siga este enlace: [Programa de solicitud de rampas de acera ADA | Ciudad de Portland, Oregon](#)

4.4 Solicitudes, inquietudes y quejas de la comunidad en cuanto a la ADA

Además del Programa de solicitud de rampas, la Ciudad tiene varias formas para que los miembros de la comunidad hagan solicitudes y presenten inquietudes o quejas con respecto a la accesibilidad del PROW y el cumplimiento con la ADA.

823-SAFE

Los miembros de la comunidad pueden ponerse en contacto con la Ciudad en relación con el mantenimiento o los problemas de seguridad del tráfico, incluidos letreros, señales, pavimento, aceras y baches.

Comuníquese con la [Línea directa de seguridad en el transporte y habitabilidad del vecindario](#) al 503-823-SAFE (7233), o [presente una solicitud en línea](#). Los problemas pueden incluir, entre otros, inquietudes sobre los cruces peatonales, señalización, visibilidad, y la velocidad y el volumen del tráfico.

PDX Reporter

El PDX Reporter es una manera conveniente de interactuar con las oficinas de la ciudad e informar problemas y asuntos de mantenimiento dentro de los límites de la ciudad de Portland. Esta aplicación se puede usar en cualquier teléfono inteligente, tableta o computadora de escritorio con acceso a Internet.

Para usar la aplicación, visite www.pdxreporter.org e inicie sesión con su cuenta PortlandOregon.gov, o la cuenta que utilizó con la versión anterior de la aplicación. El inicio de sesión es obligatorio, pero el registro es gratuito y abierto al público, solo use el enlace "registrarse" (sign up) en la página de inicio de sesión. Si guarda la aplicación en su pantalla de inicio, puede usarla como cualquier otra aplicación en su teléfono inteligente o tableta. Consulte la página de ayuda en la aplicación para obtener más información.

Para presentar una queja de la ADA Título II

Cualquier persona que crea que ha sido objeto de trato desigual o discriminación por motivos de discapacidad, puede presentar una queja ante el Gerente del Programa Título II de la ciudad de Portland. Este proceso se aplica a todas las quejas presentadas bajo el Título II de la ADA que surjan de cualquier programa, servicio o actividad de la ciudad de Portland o sus sub-destinatarios. Este es un proceso administrativo que no prevé daños compensatorios o punitivos.

El proceso de la Ciudad no es exclusivo. Una persona que presenta una queja ante la Ciudad también puede presentar una queja ante otras agencias estatales o federales, o los tribunales. Otras agencias tendrán límites de tiempo para presentar quejas. En general, las agencias federales requieren que las quejas del Título II se presenten dentro de los 180 días de la fecha de la discriminación.

Puede encontrar más información sobre cómo presentar una queja de Título II de la ADA, incluido el formulario a utilizar, en este enlace: [Para presentar una queja | Ciudad de Portland, Oregon](#)

Señal peatonal accesible

Este programa permite al público solicitar señales peatonales accesibles. Consulte la sección 3.3.

4.5 Excepciones de la ADA

El Título 28 del Código de Regulaciones Federales de la ADA, Sección 35.150 (a) (también conocido como las Reglas de la ADA), establece que las entidades públicas operarán sus servicios, programas y actividades para asegurarse de que sean fácilmente accesibles y utilizables por las personas con discapacidades. Las Reglas de la ADA también prevén algunas excepciones:

Técnicamente inviable

Bajo algunas condiciones, la Ciudad puede estar limitada en su capacidad, o ser completamente incapaz, de proporcionar rampas de acera, aceras, señales para peatones u otros elementos en conformidad total con las regulaciones debido a las restricciones físicas o del sitio existentes. Por ejemplo, el espacio libre en la parte superior de la rampa está obstruido por un edificio, o la pendiente de una colina es tan extrema que evita que haya una pendiente razonable para una rampa de acera en ambas direcciones. Bajo estas circunstancias, la Ciudad puede identificar que una rampa de acera es técnicamente inviable o estructuralmente poco práctica. El PBOT ha adoptado una regla administrativa para regular el uso de esta evaluación. Se adjunta en el Apéndice 12.1.

Carga innecesaria

Las Reglas de la ADA también establecen que es posible que no se requiera que la Ciudad proporcione una modificación si hacerlo alteraría fundamentalmente la naturaleza de un servicio, programa o actividad o daría lugar a cargas financieras o administrativas innecesarias.

Para determinar si una alteración o acomodación es una carga indebida, es necesario evaluar todos los recursos disponibles. Esta es una determinación que debe tomar el jefe de la agencia.

Se deben considerar los siguientes factores para determinar si una modificación del programa crearía una carga indebida: la naturaleza y el costo de la modificación, los recursos financieros de la ciudad disponibles para hacer la modificación, el impacto que el gasto de la modificación tendrá en la operación de la ciudad afectada y la duración de las modificaciones que afectan el sitio.

Si se determina que una modificación causa una carga indebida, la Ciudad identificará otras opciones para proporcionar acceso a instalaciones o servicios.

Acceso al programa

La regulación también reconoce que una entidad pública no está obligada a hacer que cada una de sus instalaciones existentes sea accesible y utilizable por personas con discapacidades, siempre que el programa en su totalidad sea accesible. Tómese a modo de ejemplo una decisión de la Ciudad de no instalar rampas de acera en una ubicación (o instalarlas como una prioridad más baja más adelante), siempre que haya una ruta de viaje razonable incluso sin esas rampas de acera.

4.6 Accesibilidad del sitio web

En 2017, la ciudad de Portland comenzó a planificar el reemplazo de su sitio de internet, que en ese momento tenía 15 años. El equipo de reemplazo del sitio web de Portland Oregon (POWR, por sus siglas en inglés) pasó un año trabajando en el nuevo sitio con el PBOT y otro personal de la oficina. El nuevo sitio web, lanzado en junio de 2020, es fácil de usar para todos los miembros de la comunidad y cumple con las Pautas de Accesibilidad al Contenido en la Web, WCAG 2.1 Nivel AA. El sitio es funcional y es de tono neutral, lo que ayudará a los miembros de la comunidad a encontrar lo que buscan de manera eficiente.

Sitio web: [Ciudad de Portland, Oregon | Portland.gov](https://www.portland.gov)

4.7 Normas y especificaciones de diseño

El PBOT ha desarrollado una guía técnica sobre especificaciones y planes para garantizar que cuando se construyan rampas de acera, señales peatonales, estacionamientos, aceras y otros elementos accesibles en la vía pública, se diseñen y construyan de conformidad con los estándares de la ADA. La guía principal es el Manual sobre Dispositivos Uniformes de Control de Tráfico (MUTCD), la Administración Federal de Carreteras (FHWA) y las regulaciones de la ADA de 2010. Se pueden encontrar estos estándares y más información sobre el diseño de sistemas de transporte accesibles en la página web de Dibujos y detalles estándar del PBOT y en la página de la ADA en estos enlaces. En algunos elementos, las normas y especificaciones del PBOT exceden los requisitos mínimos federales de la ADA.

Sitio web: [Dibujos y detalles estándar | Ciudad de Portland, Oregon](#)

Sitio web: [Página ADA | Para ingenieros, contratistas y consultores | Ciudad de Portland, Oregon](#)

4.8 Revisión de políticas, prácticas y procedimientos

El PBOT opera utilizando varias políticas, procedimientos, ordenanzas y códigos escritos. Se revisarán las políticas y procedimientos nuevos o modificados con la intención de garantizar que todos los programas del PBOT integren la accesibilidad total. Se revisarán las políticas y los procedimientos existentes para garantizar que cada uno de ellos sea compatible con la accesibilidad total.

4.9 Capacitación

El PBOT ofrece al personal y a consultores un taller de rampas de acera en conformidad con la ADA, para educar y explicar los requisitos de diseño y construcción. El personal también asistió a las capacitaciones sobre mejores prácticas en el diseño y la inspección de rampas de acera del Departamento de Transporte de Oregón (ODOT). El PBOT también tiene una capacitación en equidad obligatoria que brinda una perspectiva más amplia sobre la justicia en el transporte al atender las necesidades de todos los usuarios del sistema de transporte. Estas capacitaciones y otras, según corresponda, evolucionarán en el

futuro para proporcionar contenido actual y pertinente para el personal y los consultores.



5. OTROS PROGRAMAS Y PLANES QUE MEJORAN LA ACCESIBILIDAD

El PBOT está comprometido con la accesibilidad total en el sistema de transporte y en sus programas. Además de un cronograma de eliminación de obstáculos dentro de este Plan de transición, hay varios otros programas y planes del PBOT o de la Ciudad que abordan elementos de accesibilidad al sistema de transporte.

5.1 Plan de transición y suplementos del Título II de la ADA de la ciudad de Portland

La ciudad de Portland ofrece muchos programas y servicios diferentes en múltiples instalaciones a sus residentes y como un beneficio para los visitantes de la ciudad. Las instalaciones municipales incluyen edificios de la Ciudad, estacionamientos públicos e instalaciones administradas y de propiedad de la Ciudad operadas por entidades privadas u otras entidades públicas. Donde termina la responsabilidad de un departamento y comienza la de otro, probablemente no sea aparente o importante para los residentes y visitantes, pero el acceso a todas las instalaciones, programas y servicios de la Ciudad sí lo es. Debido a las características individuales de varios departamentos, existen varios Planes de transición según el Título II de la ADA para la Ciudad.

En noviembre de 2014, el Ayuntamiento aprobó un plan de transición que aborda elementos más amplios y comunes de las instalaciones de la Ciudad. El Plan de Transición de la ciudad de Portland es el resultado de una evaluación detallada de todas las instalaciones municipales de la ciudad de Portland donde hay programas, actividades y servicios disponibles para el público. Este Plan de Transición también incluye estructuras de estacionamiento, lo que se relaciona directamente con el acceso al transporte.

Sitio web: [Plan de transición según el Título II de la ADA de la ciudad de Portland](#)

En agosto de 2015, el Ayuntamiento aprobó la Actualización de Instalaciones de Parques en el mencionado Plan de Transición. Las instalaciones de Parques y Recreación de Portland (PP&R) se evaluaron como parte del Plan de Transición, aunque debido a la gran cantidad (260) de instalaciones de parques de acceso público, las evaluaciones tardaron más en realizarse que las de otros departamentos, lo que resultó en la actualización específica de los parques.

Sitio web: [Actualización de Parques del Plan de Transición según el Título II de la ADA de la ciudad de Portland](#)

En diciembre de 2016, el Ayuntamiento aprobó la actualización de Instalaciones de artes escénicas del Plan de Transición. La ciudad posee tres instalaciones de artes escénicas: los Centros para las Artes de Portland 5, el Auditorio Keller, la Sala de Conciertos Arlene Schnitzer y la Sala Antoinette Hatfield. Para garantizar la coherencia con el resto del trabajo, se utilizó el mismo equipo de consultores y la misma metodología para realizar evaluaciones en las instalaciones de Portland a principios de 2016.

Sitio web: [Actualización de instalaciones de artes escénicas del Plan de Transición según el Título II de la ADA de la ciudad de Portland](#)

El objetivo de esta actualización del Plan de transición centrado en el transporte es proporcionar un marco para la mejora continua de las instalaciones de la Ciudad para personas con discapacidades. Este es un documento vivo, actualizado regularmente a medida que se eliminan los obstáculos y las nuevas instalaciones pasan a ser propiedad de la Ciudad o estar bajo el control de la misma.

5.2 Plan PedPDX

PedPDX es el Plan Maestro para Peatones de toda la ciudad de Portland. Por medio de PedPDX, la ciudad de Portland afirma que caminar es un derecho humano fundamental y el medio de transporte más fundamental. Al poner a los peatones a la vanguardia de las políticas, inversiones y diseño de la Ciudad, PedPDX garantiza que caminar sea una experiencia segura, accesible y atractiva para todos en Portland. Da prioridad a las mejoras en aceras y cruces, junto con otras inversiones para hacer que caminar sea más seguro y cómodo en toda la ciudad.

El plan identifica las estrategias y herramientas clave para hacer de Portland una gran ciudad para caminar para todos, incluidas las personas con discapacidades. Las estrategias que respaldan más directamente la accesibilidad incluyen abordar las brechas en la red de prioridad de peatones, construir y mantener aceras sin obstrucciones y cooperar con urbanizadores, residentes y propietarios para proporcionar mejoras peatonales.

Sitio web: [Documentos del PedPDX | Ciudad de Portland, Oregon](#)

5.3 Programa de calles del vecindario

En Portland, menos del 4% (50 de las 1,181 millas) de las calles no están desarrolladas (son de tierra y grava). Otro 17% (200 millas) de las calles están poco desarrolladas y tienen algo de pavimento y/o aceras, pero no bordillo. Estas 250 millas de calles no desarrolladas dificultan que las personas caminen de manera segura y fácil por sus comunidades. Basado en los aportes de la comunidad, se ha creado el marco del programa Calles del vecindario (Neighborhood Streets) para que incluya elementos adicionales del programa para abordar aún más la infraestructura deficiente de las calles del vecindario.

Sitio web: [Marco laboral del programa Calles del vecindario | Ciudad de Portland, Oregon](#)

5.4 Programa de ciclismo adaptativo

Este programa, que comenzó como piloto en la primavera de 2017 y ahora es un programa estándar del PBOT, fue creado por Portland para ofrecer alojamiento físico con su sistema de bicicletas compartidas BIKETOWN. Diseñado en colaboración con las partes interesadas de la comunidad de personas con discapacidades, Adaptive BIKETOWN es el programa de alquiler de bicicletas adaptativas de Portland. El objetivo es aumentar el acceso en bicicleta para personas con discapacidades. El PBOT se asoció con Kerr Bikes para proporcionar una flota de 15 bicicletas, incluidas bicicletas accionadas con las manos, triciclos, en tándem y bicicletas eléctricas adaptativas. La atención se centra en el alquiler de bicicletas de corta a mediana duración, de una a tres horas. La cantidad de usuarios de Adaptive BIKETOWN ha crecido cada año.

Sitio Web: <http://adaptivebiketown.com/>



5.5 Calles compartidas

Ocasionalmente se adquiere un derecho de vía adicional para proyectos, pero el derecho de vía es un producto fijo en la mayoría de las áreas de Portland. A medida que hay nuevos modos de transporte disponibles para los usuarios y aumenta la demanda para el uso de derechos de vía fijos, el PBOT es consciente de la necesidad de garantizar un uso seguro y flexible. Muchos programas, planes y proyectos de la Ciudad están definiendo estrategias de calles compartidas en relación con sus trabajos específicos. Por ejemplo, la Estrategia 5.2 del PedPDX incluye una sección sobre Calles compartidas para peatones. Un consultor proporcionará experiencia a la Oficina en cuanto al desarrollo de estrategias para evaluar diseños de calles apropiados. A través de los trabajos actuales y durante la vigencia de este Plan de transición, el PBOT desarrollará políticas y procedimientos para aplicar a proyectos futuros.

5.6 PDX WAV

Para mejorar el servicio a pedido para las personas que usan dispositivos de movilidad, el PBOT desarrolló el PDX WAV, un programa que hace que los servicios confiables y seguros de alquiler de vehículos sean más accesibles.

A diferencia de otros programas de transporte para personas con discapacidades, el PDX WAV atiende a clientes que necesitan transporte ahora. El servicio a pedido, cuyos proveedores incluyen compañías de taxi y TNC (Uber y Lyft) en Portland, debe ser fácil de obtener, seguro y confiable. No es necesario registrarse previamente con PDX WAV y no tiene que compartir un viaje con alguien que no conoce.

Sitio web: [PDX WAV](#)

5.7 Rutas seguras a las escuelas

El programa Rutas Seguras a la Escuela (SRTS) del PBOT es una asociación entre la ciudad de Portland, escuelas, vecindarios, organizaciones comunitarias y otras agencias para hacer que caminar y andar en bicicleta por los vecindarios y las escuelas sea divertido, fácil, seguro y saludable. El ingeniero de tráfico de SRTS trabaja durante todo el año en mejoras a las calles, carteles y señales alrededor de las escuelas. Estas mejoras benefician no solo a los estudiantes y sus familias, algunos de los cuales pueden ser personas con discapacidades, sino también a las comunidades y vecindarios alrededor de las escuelas.

Sitio web: [Rutas Seguras a la Escuela | Ciudad de Portland, Oregon](#)



5.8 Transportation Wallet (Cartera de Transporte)

Transportation Wallet es una colección de pases y créditos para uso en transporte público, el tranvía de Portland, bicicletas compartidas y scooters. Es una estrategia efectiva y de bajo costo para reducir la demanda de estacionamiento y la congestión al aumentar los viajes realizados en medios de transporte público y andar en bicicleta, a pie y en scooter. Si bien no está específicamente diseñado o dirigido a personas con discapacidades, el programa está disponible para todos los usuarios y, cuando se usa, hace que moverse por Portland sea más accesible.



6. PRIORIDADES Y FINANCIACIÓN

6.1 Criterios de priorización

Rampas de acera

El decreto de consentimiento del CREEC ordena que la ciudad de Portland proporcione anualmente una lista de los lugares en los que la Ciudad planea instalar rampas de acera accesibles para el próximo año calendario.

La siguiente metodología de priorización se utilizará para rampas de acera que difieran de las instaladas o modificadas en relación con nuevas construcciones, incluidos los proyectos estructurales y de desarrollo privado.

El decreto de consentimiento del CREEC especifica el orden en el cual la Ciudad deberá priorizar las rampas de acera en las ubicaciones que sirven a las áreas, de la siguiente manera:

1. Oficinas gubernamentales, instalaciones, escuelas y parques (incluidos los derechos de vía de peatones adyacentes a las instalaciones de propiedad u operadas por la Ciudad, y las rutas de viaje que conducen desde dichos derechos de vía de peatones adyacentes a las entradas principales a dichas instalaciones);
2. Corredores de transporte;
3. Hospitales, instalaciones médicas, instalaciones de vivienda asistida y otras instalaciones similares;
4. Lugares de uso público, como zonas comerciales y de negocios;
5. Instalaciones que contienen empleadores; y
6. Barrios residenciales.

El PBOT seleccionará anualmente las ubicaciones para instalar rampas de acera accesibles siguiendo la metodología propuesta.

1. Se trazarán mapas de oficinas gubernamentales, instalaciones, escuelas y parques.

La Ciudad comenzará en ubicaciones clasificadas como prioridad primera del decreto de consentimiento del CREEC, específicamente oficinas gubernamentales, instalaciones, escuelas y parques (incluidos los derechos de vía de peatones adyacentes a las instalaciones que son propiedad de u operadas por la Ciudad, y las rutas de viaje que conducen desde tales derechos de vía de peatones adyacentes a las entradas principales a tales instalaciones).

2. Se usará el inventario existente para identificar dónde faltan las rampas de acera o si requieren reparación.

La Ciudad comparará las ubicaciones de las instalaciones en el "paso uno" con el inventario de rampas de acera de las ubicaciones que carecen de una rampa o donde la rampa existente no cumple con los requisitos técnicos. La instalación de rampas de acera tendrá prioridad para las rutas de viaje (dentro del derecho de vía que conduce a las entradas principales a las instalaciones).

3. Se usará la Red de Prioridad Peatonal del PBOT para abordar las políticas de demanda, seguridad y equidad de peatones de la Ciudad.



Una foto de antes y después de las rampas de acera en Portland.

La Red de Prioridad para Peatones refleja directamente las prioridades con base en la demanda de los peatones. Las prioridades públicas relacionadas con la seguridad ("Calles donde los peatones han muerto o sido heridos") y las necesidades de equidad ("Áreas que sirven a las personas que más necesitan caminar") se superpusieron en la Red de prioridad de peatones como parte de la

priorización del marco de referencia del PedPDX. El PBOT pasó dos años trabajando con la comunidad para desarrollar el PedPDX, para guiar las políticas e inversiones de Portland durante los próximos 20 años. El Plan otorga a cada una de las calles dentro de una clasificación peatonal un puntaje que refleja el nivel de demanda de movimiento de peatones en esa calle. Este enfoque basado en la demanda asegura que las mejoras sean priorizadas en las calles que brindan acceso a los destinos para caminar donde la demanda es más alta.

4. Se identificará la superposición con ubicaciones clasificadas más abajo en la prioridad de solución del CREEC

- Dar prioridad a las ubicaciones que brindan acceso a otras Áreas identificadas con menor prioridad en el decreto de consentimiento del CREEC, específicamente en el siguiente orden:
- Corredores de transporte;
- Hospitales, instalaciones médicas, instalaciones de vivienda asistida y otras instalaciones similares;
- Lugares de uso público, como zonas comerciales y de negocios;
- Instalaciones que contienen empleadores; y
- Barrios residenciales.

En la medida de lo posible, el PBOT aplicará esta misma estrategia de priorización a las señales para peatones, aceras, paradas del transporte público, estacionamiento y otros elementos del sistema de transporte cuando se instalen o reparen fuera de proyectos de capital y desarrollos privados.

6.2 Financiación

Hay varias formas en que se asignan los fondos para abordar las rampas de acera, las señales de peatones, las paradas de transporte público, el estacionamiento accesible, las aceras y otros elementos accesibles en conjunción con o dentro del PROW y las modificaciones de las políticas, prácticas y procedimientos del PBOT para proporcionar accesibilidad completa al programa. Las secciones 4.0 y 5.0 identifican proyectos y programas que remedian estos elementos como parte de sus trabajos.

Como parte del decreto de consentimiento del CREEC, el PBOT se ha comprometido a remediar 1,500 rampas de acera por año durante 12 años hasta 2030. Esto equivale a aproximadamente \$14 millones por año del acuerdo. El programa Rampas por solicitud es parte de este compromiso de financiación.

Los proyectos para entregar planes modales incluirán financiación para elementos accesibles relacionados y apropiados dentro de los alcances del proyecto.

Todos los Proyectos de Mejora Estructural (CIP) y los proyectos de mantenimiento financiarán elementos de transporte accesibles activados por sus proyectos para ser modificados.



7. DIFUSIÓN Y COMPROMISO PÚBLICO

7.1 Eventos públicos

El borrador del Plan de transición se lanzó en el verano de 2020. Está disponible en el sitio web y se enviaron enlaces a las partes interesadas que se enumeran a continuación. Se proporcionaron copias impresas del plan a organizaciones e individuos identificados en el Apéndice 12.3 y se pusieron a disposición de cualquiera que lo solicite.

Debido a COVID-19, la difusión se llevará a cabo a través de una jornada de puertas abiertas en línea actualizada regularmente. Se ofrecerán sesiones interactivas para permitir a los participantes hacer preguntas al personal del PBOT. El personal del PBOT también ofrecerá presentaciones a las organizaciones que lo soliciten, donde proporcionará la misma información que en el sitio web y las sesiones interactivas, y podrá participar en elementos específicos del Plan de transición.

7.2 Comentarios del público

Exhortamos al público a ofrecer sus comentarios. En las reuniones, y durante las sesiones de preguntas y respuestas, se grabarán los comentarios públicos. Hay un formulario en línea disponible hasta que finalice el período de divulgación y compromiso público. Todos los comentarios serán revisados y considerados en el desarrollo del Plan de Transición final.

7.3 Partes interesadas

El PBOT comunicó la disponibilidad del borrador del Plan de transición y las oportunidades de participación a las personas y organizaciones identificadas en el Apéndice 12.3. La lista de partes interesadas incluye organizaciones de defensoría, organizaciones sin fines de lucro y agencias gubernamentales que

atienden a personas con discapacidades. La lista también incluye organizaciones de defensoría, organizaciones sin fines de lucro y agencias gubernamentales que prestan servicios a poblaciones culturalmente específicas donde probablemente haya miembros o clientes con discapacidades que no pueden usar programas específicos para discapacidades.



8. CRONOGRAMA PARA LA ELIMINACIÓN DE OBSTÁCULOS

8.1 Cronograma inicial para la eliminación de obstáculos

Los obstáculos para el acceso completo al programa del PBOT pueden incluir edificios, rampas de acera, señales para peatones, estacionamiento en el sistema, aceras, políticas, prácticas y procedimientos. La creación de obstáculos se aborda en la Actualización del Plan de Transición según el Título II de la ADA de la ciudad de Portland, adoptada por el Concejo Municipal de Portland en octubre de 2014.

La Ciudad se ha comprometido a instalar o remediar 18,000 rampas de acera durante un período de 12 años que comenzó en 2018. El trabajo programado para lograr este objetivo será una combinación de solicitudes de miembros de la comunidad por parte de personas con discapacidades, proyectos de mejora de capital, alteraciones en el derecho de paso (que incluye la repavimentación de calles, mantenimiento y desarrollo privado).

La Ciudad tiene la intención de revisar y evaluar anualmente el Plan de Transición, el cronograma y los programas de la ADA para el derecho de vía. La revisión y evaluación incluirá las siguientes tareas:

- Actualización anual de la información sobre el estado de las rampas de acera a medida que se instalan y reparan rampas de acera.
- Evaluación anual del progreso y presentación de recomendaciones para actualizar los cronogramas y los documentos del plan en el Plan de transición.
- Revisión de las solicitudes de servicios y quejas recibidas durante todo el

año y evaluación de la toma de decisiones y la capacidad de respuesta.

- Entrega al público de actualizaciones anuales sobre las evaluaciones anteriores a través del sitio web público de la Ciudad:

<http://www.portland.gov>

Para los elementos del sistema que no sean rampas de acera y políticas, prácticas y procedimientos que necesitan actualización o desarrollo, el cronograma de la Tabla 8.1 muestra el plan de PBOT para identificar deficiencias y realizar modificaciones durante los 20 años de vigencia del Plan de transición.

Plan de transición a 20 años para la eliminación de barreras

Descripción	Primeros cinco años <u>21-22</u>	Primeros cinco años <u>22-23</u>	Primeros cinco años <u>23-24</u>	Primeros cinco años <u>24-25</u>	Primeros cinco años <u>25-26</u>	Segundos cinco años <u>2026 - 2031</u>	Terceros cinco años <u>2031 - 2036</u>	Cuartos cinco años <u>2036 - 2041</u>
Inventario de rampas de acera	25%	25%	5%	5%	5%	25%	10%	
Instalación y modificación de rampas de acera	1500	1500	1500	1500	1500	7500	750/*	*
Recolección según condición de señales peatonales		10%	10%	20%	20%	40%		
Modificación de señales peatonales		5%	5%	10%	10%	20%	25%	25%
Inventario del estacionamiento accesible en el sistema	25%	25%	25%	25%				
Modificación del estacionamiento accesible en el sistema					10%	30%	30%	30%
Identificación de políticas que requieren modificaciones	100%							
Modificaciones de políticas		25%	25%	25%	25%			
Inventario de paradas de transporte público		25%	25%	25%	25%			
Modificación de paradas de transporte público					10%	30%	30%	30%
Inventario de aceras a lo largo de fachadas propiedad de la ciudad		50%	50%					
Modificación de aceras de fachadas de la ciudad					25%	25%	25%	25%
Mejoras del cumplimiento y la modificación de aceras		10%	10%	10%	10%	20%	20%	20%
* Una vez completadas las rampas de aceras según el Decreto de Consentimiento, se revisará el progreso después de 5 años de experiencia con el Decreto.								

Tabla 8.1 Objetivos del Plan de transición para la eliminación de obstáculos

Cuando no se puedan eliminar los obstáculos y/o antes de que se eliminen los obstáculos según el cronograma propuesto, el PBOT proporcionará adaptaciones programáticas provisionales cuando se soliciten.

8.2 Actualizaciones del plan de transición

A medida que se eliminen los obstáculos a través de proyectos, desarrollo y cambios en el sistema de transporte, se proporcionarán informes anuales al Consejo de la ciudad de Portland y se publicarán actualizaciones del Plan de Transición al menos cada cinco años.



9. PERSONA RESPONSABLE DEL PLAN DE TRANSICIÓN

Como lo exige la ADA para el completamiento de un Plan de transición, la Ciudad ha seleccionado a la siguiente persona como responsable por la implementación de este Plan de transición.

Coordinador del PBOT para la ADA

Lisa B. Strader

Lisa.Strader@portlandoregon.org

503-823-5703

10. GLOSARIO DE TÉRMINOS Y ACRÓNIMOS

Accesible: en conformidad con las disposiciones aplicables del Título II de la Ley Sobre Estadounidenses con Discapacidades (ADA) o cualquier estándar de la ADA adoptado por el Departamento de Justicia de los EE. UU. y el Departamento de Transporte de los EE. UU. para su aplicación en el derecho de vía de los peatones.

Elementos accesibles: rampas de acera en derechos de vía pública, aceras, paradas de transporte público, estacionamientos y señales para peatones que proporcionan un sistema de transporte accesible para todos los usuarios.

Señal peatonal accesible (Accessible Pedestrian Signal, APS): un dispositivo que comunica información sobre la fase WALK (CAMINAR) en formatos audibles y vibrotáctiles.

Ley Sobre Estadounidenses con Discapacidades (ADA): la Ley Sobre Estadounidenses con Discapacidades; la legislación sobre derechos civiles se aprobó en 1990 y entró en vigencia en julio de 1992. La ADA establece pautas de diseño para la accesibilidad a las instalaciones públicas, incluidas las aceras y senderos, para personas con discapacidades.

Pautas de Accesibilidad de la Ley Sobre Estadounidenses con Discapacidades (ADAAG): contiene los requisitos técnicos y de alcance para la accesibilidad a edificios e instalaciones públicas por parte de personas con discapacidades según la Ley Sobre Estadounidenses con Discapacidades (ADA) de 1990.

Alteración: un cambio a una instalación en el derecho de vía pública cuyos efectos podrían afectar el acceso, circulación o uso de los peatones.

Administración Federal de Carreteras (FHWA): una rama del Departamento de Transporte de los Estados Unidos que administra el Programa de ayuda federal para carreteras, el cual brinda asistencia financiera a los estados para construir y mejorar carreteras, caminos urbanos y rurales, y puentes.

Manual sobre dispositivos de control de tráfico uniforme MUTCD: norma nacional para dispositivos de control del tráfico de los Estados Unidos. Fue adoptado por el estado de Oregon. Este manual proporciona orientación sobre la ubicación y altura de los botones de señales.

ODOT, Oregon Department of Transportation (Departamento de Transporte de Oregon)

PBOT, Portland Bureau of Transportation (Departamento de transporte de Portland)

“Instalación para peatones” o “Instalaciones para peatones”: cualquier parte de una intersección o calle que se proporciona para el desplazamiento de peatones, y cualquier vía peatonal, cruce peatonal, bordillo, rampa de acera, camino, derecho de paso peatonal, paso peatonal bajo nivel, puentes peatonales u otra vía peatonal o camino de cualquier tipo, que es, en su totalidad o en parte, propiedad, controlado o mantenido por, o que esté de otra manera bajo la responsabilidad de, la ciudad de Portland.

Red de prioridad peatonal: la red de calles y caminos de Portland que proporciona conexiones peatonales importantes para el transporte público y otros destinos clave.

Señal de peatones: dispositivos utilizados en las intersecciones señalizadas para notificar a los peatones cuando es seguro cruzar la calle. Algunos, pero no todos, proporcionan notificaciones audibles.

Camino peatonal: una acera u otra superficie exterior preparada provista para uso peatonal en el derecho de vía pública que es, en su totalidad o en parte, propiedad, controlada o mantenida por, o de otra manera bajo la responsabilidad de, la ciudad de Portland.

PPP, Política, Planificación y Proyectos

PROWAG: un acrónimo de Public Right-of-Way Accessibility Guidelines (Directrices de accesibilidad del derecho de vía pública); guía para derechos de vía pública accesibles emitida en 2005 por la Junta de Acceso de los EE. UU. Esta guía aborda las prácticas de diseño de carreteras, pendientes y terrenos relacionados con el acceso de peatones a caminos y calles, incluidos cruces peatonales, rampas de acera, mobiliario urbano, señales para peatones, estacionamientos y otros componentes de los derechos de vía pública. Aunque aún no ha sido adoptada por el Departamento de Justicia de los Estados Unidos y el Departamento de Transporte de los Estados Unidos, muchas jurisdicciones la utilizan como estándar.

Public Right-of Way (PROW) (Derecho de vía pública): terrenos o propiedades públicas, generalmente en corredores interconectados, que se adquieren o se destinan a fines de transporte.

“Modificar” o “Modificación”: la corrección de una rampa de acera, señal de peatones, acera u otro elemento existente que no está en conformidad con las normas para hacer que cumpla con los estándares de la ADA.

Sección 504: la sección de la Ley de Rehabilitación que prohíbe la discriminación por parte de cualquier programa o actividad realizada por el gobierno federal.

Junta de Acceso de Estados Unidos: una agencia federal independiente que desarrolla y mantiene criterios de diseño para edificios y otras mejoras, vehículos de transporte público, equipos de telecomunicaciones y tecnología electrónica y de información. También hace cumplir los estándares de accesibilidad que cubren las instalaciones financiadas por el gobierno federal.

United States Department of Justice (DOJ) (Departamento de Justicia de los Estados Unidos): el Departamento de Justicia de los Estados Unidos (a menudo denominado Departamento de Justicia o DOJ) es el departamento ejecutivo federal de los Estados Unidos responsable de la aplicación de la ley y la administración de justicia.

11. RECURSOS

11.1 Ciudad de Portland (como una organización):

- Para inquietudes, quejas, acomodaciones y preguntas relacionadas con el empleo (incluye el proceso de solicitud y contratación):
 - Recursos humanos 503-823-3572
- Para inquietudes de discriminación policial en Portland:
 - Revisión independiente de la policía 503-823-0146
- Para conexiones con el gobierno de la ciudad
 - Departamento de comunidad y vida cívica 503-823-4519
- Para cuestiones de obstáculos sistémicos en el gobierno
 - Departamento de Equidad y Derechos Humanos 503-823-4433
- Quejas generales sobre prácticas y servicios de la ciudad:
 - Ombudsman (Defensor del Pueblo) 503-823-0144
- Para preguntas sobre normas y códigos de construcción (para edificios de propiedad u ocupados que no son de la ciudad de Portland):
 - Mostrador de recursos en el Centro de servicios de desarrollo: 503-823-7300
 - Cumplimiento del Código de la ciudad de Portland/Infracciones del Código: 503-823-CODE (2633)
- Todas las solicitudes de acceso (acomodaciones, servicios de idiomas, etc.) deben hacerse directamente a aquellos que supervisan ese programa, servicio o actividad específica (o el departamento).
 - Para obtener un directorio general del departamento, llame a información de la Ciudad y del Condado al 503-823-4000.
- Derechos Civiles Título VI: 503-823-2595

- ADA Título II: 503-823-2709
- Acceso a idiomas: 503-823-4432
- Solicite una acomodación o comuníquese con un Coordinador de la ADA
 - <https://www.portlandoregon.gov/oehr/66525?a=454403>
- Comuníquese con una oficina de enlace de Título VI de Derechos Civiles
 - <https://www.portlandoregon.gov/oehr/67053>

11.2 Recursos del área de Portland:

- Tri-Met
 - Director de Diversidad y Equidad del Transporte Público 503-962-2217
 - Información general: 503-238-RIDE (7433)
- Condado de Multnomah
 - Administrador de Derechos Civiles del Condado: 503-988-4201
 - Línea de ayuda de Conexión de recursos para el envejecimiento y la discapacidad (Aging and Disability Resource Connection, ADRC): 503-988-3646
- Condado de Clackamas
 - Conexión de recursos para el envejecimiento y la discapacidad: 503-650-5622
- Condado de Washington
 - Centro de recursos para el envejecimiento y la discapacidad: 503-673-2372
- Recursos de vida independiente
 - (503) 232-7411
 - www.ilr.org

11.3 Recursos de Oregon

- Centro de NW ADA
 - 800-949-4232 o 425-233-8913
- División de Derechos Civiles, Departamento de Trabajo e Industria, Estado de Oregon
 - Ayuda técnica: 971-673-0764
 - Línea PDX: 971-673-0764
- División de Códigos de la Construcción del Estado de Oregon
 - 503-378-4133
- Centro de recursos para el envejecimiento y la discapacidad de Oregon
 - Estado: 1-855-ORE-ADRC (673-2372)
 - Condado de Multnomah: 503-988-3646

11.4 Recursos federales

- División de Derechos Civiles, Departamento de Justicia: 202-514-4609
- División de Derechos Civiles, Línea de Quejas: 888-736-5551 o 202-514-3847
- Línea Directa del Título VI de Derechos Civiles, Departamento de Justicia: 1-888-848-5306
- Línea (nacional) de información de ADA: 800-514-0301
- Junta de acceso: 800-872-2253 o 202-272-0080

12. APÉNDICES

12.1 Directiva del ingeniero de la ciudad sobre inviabilidad técnica



PORTLAND BUREAU OF TRANSPORTATION

1120 SW Fifth Avenue, Suite 800 Portland, OR 97204

503.823.5185

Fax 503.823.7576

TTY 503.823.6868

www.portlandoregon.gov/transportation

Chloe Eudaly Comisionado

Chris Warner Director Interino

DIRECTIVA DEL INGENIERO DE LA CIUDAD

Número	Sustituye ST	Fecha de vigencia	Fecha de cancelación
ST 002-02	002-01	21 de febrero de 2019	
Asunto		Emitido por	
Criterios de diseño de las rampas de acera según la ADA de la ciudad de Portland Rampas de acera en o a lo largo de carreteras del ODOT Criterios para la revisión y aprobación técnica de inviabilidad técnica de una rampa de acera diagonal/dos rampas de acera individuales		 Steve Townsend, P.E., Ingeniero de la Ciudad -----/	

PROPÓSITO:

Proporcionar aclaraciones y orientación sobre (a) aprobaciones de variaciones a los criterios de rampas de acera según la ADA de la ciudad de Portland provistas en el Formulario de diseño de rampas de acera de la ADA; (b) requisitos del ODOT para rampas de acera construidas a lo largo de carreteras del ODOT; (c) criterios para la aprobación de una rampa de esquina diagonal en lugar de dos rampas de acera individuales en la esquina; y (d) revisión y aprobaciones técnicas de inviabilidad.

DIRECTIVA:

Criterios de diseño de rampas de acera según la ADA de la ciudad de Portland

Los criterios de diseño para las rampas de acera de la ciudad de Portland se proporcionan en el formulario de diseño de rampas de acera del PBOT de acuerdo a la ADA.

El cambio de estos criterios requiere una justificación y aprobación por escrito del Asesor Técnico del PBOT de acuerdo a la ADA como se muestra en el Formulario de Diseño de Rampas de Acera de la ADA.

Rampas de acera en o a lo largo de carreteras del ODOT

Los requisitos del ODOT se aplican a los diseños de rampas de acera para rampas propuestas en o a lo largo de carreteras del ODOT. Específicamente, obtenga revisiones y aprobaciones del ODOT y use formularios del ODOT y procedimientos de excepción de diseño. Además, utilice los formularios de inspección de rampas de acera del ODOT para las rampas de acera construidas a en las carreteras del ODOT.

Una rampa diagonal en lugar de dos rampas individuales es una variación de los criterios de rampas de acera de acuerdo a la ADA de la ciudad de Portland

La preferencia de la Ciudad es construir dos rampas individuales en una esquina, en lugar de una rampa diagonal. Sin embargo, la FHWA proporciona una variedad de tipos y configuraciones de rampas de acera.

Consulte https://www.fhwa.dot.gov/environment/bicycle_pedestrian/publications/sidewalk2/pdf/08chapter7.pdf.



La construcción de una rampa de acera diagonal en una esquina en lugar de dos rampas individuales en una esquina constituye una variación de los criterios de la Ciudad y requiere la aprobación del Asesor Técnico del PBOT para la ADA. Cuando se propone una rampa diagonal, el ingeniero de registro proporciona una justificación por escrito en el formulario de diseño de rampas de acera de acuerdo a la ADA en el área designada "Espacio para comentarios adicionales". Después de la revisión y el acuerdo, el Asesor Técnico de la ADA aprueba mediante la firma como se indica en el Formulario de Diseño de Rampas de Acera de la ADA.

En el caso de que sea necesario un derecho de paso adicional para construir dos rampas en una esquina, la Ciudad primero intentará adquirir dicho derecho de vía, siempre que el derecho de vía adicional no contenga una estructura (tal como un edificio). Sin embargo, si adquirir un derecho de vía adicional no es una opción viable, se permite otro tipo de configuración de rampas de acera que se ajusten al derecho de vía existente.

En el caso poco común de que no se pueda construir ni una sola rampa de acera dentro del espacio restringido del derecho de vía, el cruce en esta ubicación se puede cerrar, bajo la dirección y autoridad del Ingeniero de Tráfico de la Ciudad. Ciudad de Portland Código de la Ciudad 16.10.200 Deberes del ingeniero de tráfico de la ciudad.

Revisión y aprobación de la inviabilidad técnica

Para un proyecto de modificación, la agencia pública debe incorporar los estándares de accesibilidad de la ADA en la mayor medida posible. 28 CFR §35.151(b). La viabilidad que significa este estándar es solo la posibilidad física. Una agencia pública está exenta de cumplir con los estándares de la ADA en el raro caso de que el terreno físico o las condiciones del sitio restrinjan la construcción o alteración de la instalación de acuerdo al estándar. Pautas de accesibilidad de la ADA 4.1.6(1)(j). El costo no es un factor para determinar si el cumplimiento de los estándares se ha completado en la mayor medida posible. Manual de asistencia técnica del Título II de la ADA del DOJ, § II-6.3200 (3) - (4), 1993.

Se utiliza el formulario de diseño de rampas de acera de la ADA (ADA Curb Ramp Design Form) para documentar la decisión de permitir que la Ciudad explique la decisión de inviabilidad técnica. El asesor técnico del PBOT para la ADA le ayudará a determinar si la situación particular cumple con el estándar de inviabilidad técnica y para ayudarlo a proporcionar la justificación por escrito necesaria para respaldar esta determinación. Las excepciones debido a la inviabilidad técnica requieren una justificación y aprobación por escrito de un asesor técnico de la ADA.

El ingeniero de la Ciudad designa asesores técnicos de la ADA. El PBOT tiene los siguientes cinco asesores técnicos de la ADA:

Chon Wong, P.E., Jimi Joe, P.E., Raphael Haou, P.E., Chris Wier, P.E., y Eva Huntsinger, JD, P.E.

El formulario de diseño de rampas de acera de la ADA se encuentra en el sitio web del PBOT en:

<https://www.portlandoregon.gov/transportation/article/642921>

Para obtener información adicional, comuníquese con un asesor técnico del PBOT sobre la ADA.

12.2 Política de excepciones de inviabilidad técnica e importancia histórica de la ciudad de Portland

PROCESO PARA DOCUMENTAR LAS EXCEPCIONES DE INVIABILIDAD TÉCNICA Y DE IMPORTANCIA HISTÓRICA SEGÚN LA LEY SOBRE ESTADOUNIDENSES CON DISCAPACIDADES TÍTULO II

Norma administrativa adoptada por el Director del Departamento de Equidad y Derechos Humanos de conformidad con la autoridad de reglamentación

La ciudad de Portland debe cumplir con el Título II de la Ley Sobre Estadounidenses con Discapacidades (ADA). La ADA permite a las entidades gubernamentales hacer excepciones al cumplimiento total y estricto de los requisitos para alterar los edificios o instalaciones existentes para la accesibilidad. Esta regla administrativa establece las responsabilidades y procesos en la ciudad de Portland para documentar y aprobar las excepciones a los requisitos de la ADA en tales modificaciones.

Las excepciones descritas en esta regla administrativa incluyen la inviabilidad técnica y la importancia histórica.

El Departamento de proyectos de la Ciudad que identifica la necesidad de una excepción al cumplimiento total y estricto de los requisitos de la ADA para eliminar los obstáculos, deberá proporcionar documentación al gerente del programa Título II de la ADA en el Departamento de Equidad y Derechos Humanos (OEHR) que describa:

La razón para solicitar una excepción para los elementos o características identificados en la alteración por razones de inviabilidad técnica o importancia histórica.

Los trabajos que ha realizado el Departamento para lograr el cumplimiento de la ADA en el proyecto en la mayor medida posible. Esto podría incluir pasos que ha tomado el Departamento más allá de los requisitos legales mínimos para compensar las posibles limitaciones de accesibilidad planteadas por el elemento o característica, incluidas las alternativas programáticas accesibles y/o la facilitación equivalente.

El administrador del programa Título II de la ADA puede:

Solicitar documentación adicional o información de respaldo;

Recomendar alternativas que puedan cumplir mejor con los requisitos del Título II de la ADA;

Solicitar una reunión para discutir;

Determinar que la documentación es insuficiente; o

Concurrir con la solicitud de excepción con o sin comentarios.

Crterios y documentación

Inviabilidad técnica

Se puede aprobar una excepción al cumplimiento del diseño para un elemento o una característica identificados en un edificio o instalación existente sobre la base de que la alteración tiene pocas posibilidades de lograrse debido a uno o más de los siguientes criterios.

Las condiciones estructurales existentes requerirían remover o alterar un miembro de soporte de carga que es una parte esencial del marco estructural.

Otras restricciones físicas o del sitio existentes prohíben modificaciones que cumplan plenamente con los requisitos mínimos.

Otras restricciones físicas o del sitio existentes prohíben la adición de características, elementos o espacios que cumplan con los requisitos mínimos.

La documentación de respaldo debe identificar los pasos tomados o propuestos para asegurar que se haya logrado el cumplimiento con la ADA o que se pueda lograr en la mayor medida posible.

Significado histórico

Para un sitio, edificio o instalación histórico calificado, las oficinas municipales pueden identificar una excepción para un elemento o característica identificada si el cumplimiento con la ADA amenazaría o destruiría la importancia histórica del edificio o de la instalación.

Para los propósitos de esta regla administrativa, un edificio o una instalación históricos calificados se definen como un edificio o una instalación que cumplen con uno o más de los siguientes criterios.

Están registrados en el Registro Nacional de Lugares Históricos o como una estructura contribuyente en un Distrito Histórico del Registro Nacional;
están certificados como propiedades históricas por el Funcionario de Preservación Histórica del Estado de conformidad con el Capítulo 358 de ORS; o,
han sido nombrados hitos históricos locales o de Portland bajo el Título 33 del Código de la ciudad de Portland o como una estructura contribuyente en un Distrito de Conservación designado localmente.

Como parte de su documentación que solicita una excepción de importancia histórica, la oficina de la Ciudad debe incluir documentación de la designación histórica del edificio o del sitio y características históricamente significativas, y documentación sobre cómo la alteración amenazaría, disminuiría o destruiría las características y/o elementos históricamente significativos descritos en el registro histórico, designación histórica, o en un inventario de propiedades históricas de la Ciudad, Estatal o Federal.

La documentación de respaldo debe identificar los pasos tomados o propuestos para garantizar que el cumplimiento de la ADA haya sido logrado o que se pueda lograr en la mayor medida posible sin amenazar o destruir la importancia histórica del edificio o de la instalación. Los responsables de tomar las decisiones finales, el administrador del programa Título II de la ADA y la oficina del proyecto, deben garantizar conjuntamente que una alteración proporcione el nivel de accesibilidad máximo posible y que el incumplimiento total y estricto de la Ciudad con los estándares de diseño de la ADA es una decisión razonada que se respalda con Documentación adecuada. Los departamentos de proyectos de la ciudad son responsables de proporcionar documentación oportuna, precisa y completa para solicitar excepciones. El administrador del programa Título II de la ADA es responsable de revisar las solicitudes y la documentación que lo acompaña y de proporcionar al responsable de la toma de decisiones de la Ciudad una evaluación sobre la suficiencia de la solicitud de excepciones. A menos que el Comisionado encargado indique lo contrario, el Director del Departamento es responsable de la revisión final y la aprobación de cualquier solicitud de excepción. La autoridad de aprobación puede ser delegada por escrito al supervisor de nivel superior.

Se recomienda consultar con la Oficina del Fiscal de la Ciudad y/o los expertos técnicos en diseño de accesibilidad de la ADA durante cada paso del proceso de solicitud. La aprobación final se mantendrá en el archivo del proyecto y se proporcionará una copia al administrador del programa Título II de la ADA.

12.3 Lista de partes interesadas en la participación pública del plan de transición según la ADA

AARP Oregon & chapters
American Council of the Blind, Metro PDX Chapter
AOCIL
APANO
Asian Health & Services Center
Association of Oregon Counties
AYCO Health and Disability Program
Beyond Black
Black Parent Initiative
Brain Injury Alliance of Oregon
Central Northeast Neighborhood Coalition
Charles Jordan Community Center
Clackamas County Aging & Disability Resource Connection
Coalition of Communities of Color
Community Vision
Congo Peace Project
Connecting Communities Coalition (c/o Relay Resources)
Council on American Islamic Relations
CYMA space
Czech School of Portland
Disability Arts and Culture Project
Disability Awareness Resource Team
Disabled Refugee Alliance
Disability Rights Oregon
Division Midway Alliance
East Portland Community Office
Easter Seals Oregon
El Programa Hispano
Epilepsy Foundation of Oregon
Family and Community Together (FACT)
Hearing Loss Association of Oregon
Hispanic Metropolitan Chamber of Commerce
Hollywood Senior Center
Housing and Community Services of Oregon

Hygiene 4 All
Immigrant and Refugee Community (IRCO)
Impact NW
Independent Living Resources
Invisible Disabilities Association
Latino Network
League of Oregon Cities
Learning Disability Association of Oregon
Lewis & Clark College - Student Services
Lutheran Community Services
Metro
Metropolitan Family Services
Momentum Alliance
Morrison Child & Family Services
Multnomah County Aging & Disability Resource Connection
Multnomah County Aging & Disability Services
Multnomah County Developmental Disabilities Services
Multnomah County Disability Services Advisory Council
Multnomah County Mental Health Services
National Alliance on Mental Illness (NAMI) Multnomah
National Federation of the Blind, Oregon Chapter
National Organization on Disability
Native American Youth and Family Center (NAYA)
Neighbors West/Northwest (NW/NW)
North Portland Neighborhood Services
Northeast Coalition of Neighborhoods
Northwest ADA Center
Northwest Down Syndrome Association
NW Pilot Project
ODOT Region 1
OHSU Avel Gordly Center for Healing
On-the-Move Community Integration
OPAL Environmental Justice Oregon
Open Signal
Oral Hull Foundation for the Blind
Oregon Advocacy Commissions Office
Oregon Association of the Deaf
Oregon Bureau of Labor and Industries

Oregon Commission for the Blind
Oregon Community Health Workers Association
Oregon Council on Developmental Disabilities
Oregon Disabilities Commission
Oregon Food Bank
Oregon Health Authority
Oregon Department of Justice Civil Rights Division
Oregon Department of Veterans' Affairs
Oregon Community Health Workers Association
Oregon Parks and Recreation Department
Oregon Self Advocacy Coalition
Oregon Spinal Cord Injury Connection
Oregon Vocational Rehabilitation
Oregon Walks
Paralyzed Veterans of America, Oregon Chapter
Portland African American Leadership Forum (PAALF)
Portland Community College - Disability Services
Portland Police Bureau Vulnerable Adult & Elder Crimes Unit
Portland State University-Disability Resource Center
Portland VA Medical Center
Public Transportation Advisory Council Disability Workshop
Rahab's Sisters
Reed College - Disability Support Services
Real Choice Initiatives
Ride Connection
Right to Survive
Rose Community Development
Rosewood Initiative
Self Enhancement Inc
Spinal Coordinated
Somali American Council of Oregon (SACOO)
Southeast Uplift Neighborhood Coalition
Southwest Neighborhoods, Inc.
State Independent Living Council
Street Roots
Street Trust
Symbiosis PDX
The Arc Multnomah-Clackamas

TriMet
Unite Oregon
United Cerebral Palsy Association
United Cerebral Palsy of Oregon & South Washington
United Congolese Community Group
United Spinal Association
Urban League of Portland
Verde
Veterans Administration, Portland Regional Office
VOZ Workers Rights
Washington County Disability, Aging, and Veteran Services
Western Conexiones